



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

12 Offenlegungsschrift
10 DE 198 07 369 A 1

51 Int. Cl.⁶:
B 60 T 8/00

21 Aktenzeichen: 198 07 369.0
22 Anmeldetag: 21. 2. 98
43 Offenlegungstag: 26. 8. 99

DE 198 07 369 A 1

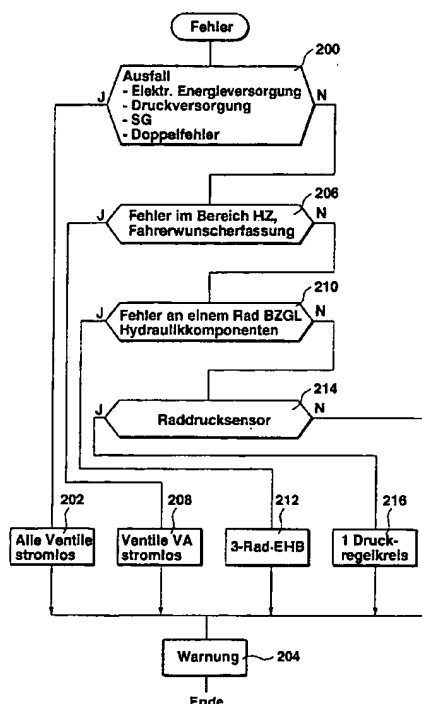
71 Anmelder:
Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE

72 Erfinder:
Schmidt, Guenther, Dr., 97941 Taubertshausheim,
DE; Binder, Juergen, 70599 Stuttgart, DE; Winner,
Hermann, Dr., 76229 Karlsruhe, DE; Gottwick,
Ulrich, Dr., 70192 Stuttgart, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

54 Verfahren und Vorrichtung zur Steuerung einer Bremsanlage

57 Es werden ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Steuerung einer Bremsanlage eines Kraftfahrzeugs vorgeschlagen, bei welchem ein Bremswunsch in Sollradbremsdrücke für die einzelnen Radbremsen umgesetzt wird und der Radbremsdruck unter Berücksichtigung des gemessenen Radbremsdrucks auf den Sollradbremsdruck eingeregelt wird. Abhängig von der Fehlerart werden verschiedene Notbremsbetriebe eingeleitet. Bei einem schwerwiegenden Fehler wie ein Ausfall der elektrischen Energieversorgung, der Druckversorgung oder ein elektrischer Fehler des Steuergeräts der Bremsanlage werden die die Radbremsdrücke steuernden Ventilanordnungen stromlos geschaltet, bei einem Fehler in der Bremswunscherfassung nur die der Vorderachse zugeordneten Ventilanordnungen. Ferner werden bei einem Fehler, der die Fähigkeit zum Druckaufbau oder Druckabbau an nur einem Rad betrifft, eine elektrische Steuerung an nur drei Radbremsen und bei einem Fehler, der die Fähigkeit zum Druckaufbau oder Druckabbau an nur einem Rad einer Achse betrifft, ohne die Fähigkeit des Druckauf- und -abbaus an diesem Rad zu beeinträchtigen, eine gemeinsame Regelung einer Achse im Rahmen eines Druckregelkreises durchgeführt.



DE 198 07 369 A 1

EL24430271845

Beschreibung

Stand der Technik

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Steuerung einer Bremsanlage gemäß den Oberbegriffen der unabhängigen Patentansprüche.

Ein derartiges Verfahren bzw. eine derartige Vorrichtung ist beispielsweise aus dem SAE-Paper 960991 bekannt. Dort wird eine elektrohydraulische Bremsanlage beschrieben, bei welcher aus der Bremspedalbetätigung durch den Fahrer ein Bremswunsch des Fahrers abgeleitet wird. Dieser Bremswunsch wird gegebenenfalls unter Berücksichtigung von weiteren Betriebsgrößen in Sollbremsdrücke für die einzelnen Radbremsen umgerechnet. Die Sollbremsdrücke werden für jedes Rad durch Druckregelkreise auf der Basis des vorgegebenen Sollendrucks sowie des im Bereich der Radbremse gemessenen Istbremsdrucks eingeregelt. Da der Bremsdruck in den Radbremsen bei einer derartigen elektrohydraulischen Bremsanlage abhängig vom Fahrerbremswunsch auf elektrischem Wege über Ventilanordnungen eingestellt und moduliert wird, sind im Fehlerfall Notbremsbetriebe sicherzustellen, die eine ausreichende Bremswirkung auch im Fehlerfall gewährleisten. Bei der bekannten Bremsanlage wird in diesem Zusammenhang ein Abschalten des elektrischen Systems und ein Umschalten auf eine hydraulische Bremse oder der elektrische Betrieb nur dreier Radbremsen vorgeschlagen. Damit können die meisten Fehler zufriedenstellend beherrscht werden, allerdings wird dennoch in einigen Fällen auf den hydraulischen Betrieb umgeschaltet.

Es ist Aufgabe der Erfindung, Notbremsbetriebe einer elektrisch gesteuerten Bremsanlage anzugeben, durch die so wenig wie möglich im Fehlerfall auf eine direkte mechanische Einwirkung des Fahrers auf die Radbremsen umgeschaltet werden muß.

Dies wird durch die kennzeichnenden Merkmale der unabhängigen Patentansprüche erreicht.

Vorteile der Erfindung

Es wird ein Notbetriebssystem einer elektrisch gesteuerten Bremsanlage vorgestellt, bei welchem je nach Fehlerfall unterschiedliche Notbremsbetriebe eingeleitet werden. In vorteilhafter Weise wird ein vollständiges Abschalten der elektrischen Steuerung nur noch in wenigen, schwerwiegenden Fehlern erforderlich.

Dadurch wird die Verfügbarkeit der elektrischen Steuerung verbessert, ohne daß die Betriebssicherheit gefährdet ist.

Besonders vorteilhaft ist, daß auch im Fehlerfall eine gegenüber dem vollständigen Abschalten verbesserte Bremswirkung erreicht wird, insbesondere eine Bremskraftverstärkung stattfindet.

Als Notbremsbetriebe stehen neben dem eingangs genannten 3-Rad-EHB-Betrieb eine Regelung, bei der die Radbremsen einer Achse gemeinsam geregelt werden und ein Abschalten der elektrischen Steuerung an einer Achse, während an einer anderen weiterhin elektrisch gesteuert wird. Damit wird die Anzahl der Notbremsbetriebe erhöht und das Bremsverhalten im Fehlerfall erheblich verbessert.

Weitere Vorteile ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von Ausführungsbeispielen bzw. aus den abhängigen Patentansprüchen.

Zeichnung

Die Erfindung wird nachstehend anhand der in der Zeich-

nung dargestellten Ausführungsformen näher erläutert. Dabei zeigt

Fig. 1 ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel einer elektrohydraulischen Bremsanlage, während in Fig. 2 die die elektrohydraulische Bremsanlage steuernde Steuereinheit dargestellt ist. Fig. 3 zeigt ein Flußdiagramm, das eine bevorzugte Realisierung der Notbetriebe einer elektrohydraulischen Bremsanlage als Programm eines Mikrocomputers darstellt.

Beschreibung von Ausführungsbeispielen

Fig. 1 zeigt ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel einer elektrohydraulischen Bremsanlage. Sie zeigt einen Hauptbremszylinder HBZ mit Vorratsbehälter 10, an den ein vom Fahrer betätigbares Bremspedal angebracht ist. Ferner ist ein Hydraulikaggregat 14 vorgesehen, welches Ventil- und Pumpenanordnungen zur Steuerung der Radbremsen 16, 18, 20 und 22 enthält. Mit dem Bremspedal 12 ist ein Bremspedalschalter 24 verbunden, welcher bei Betätigen des Bremspedals schließt, und eine Meßeinrichtung 26 zur Erfassung der Auslenkung des Bremspedals. Der Bremspedalschalter kann als einfacher Schließer ausgelegt sein, oder zur Verbesserung der Überwachbarkeit als doppelter Schalter mit einem Öffner und einem Schließer. Ebenso kann die Meßeinrichtung 26 zur Erfassung der Auslenkung des Pedals redundant ausgelegt werden. Ferner ist ein Pedalwegsimulator PWS vorgesehen, welcher für den Fahrer bei Betätigen des Bremspedals eine Gegenkraft simuliert. An den Hauptbremszylinder HBZ sind die zwei Bremskreise HZ1 und HZ2 angeschlossen. In diesen sind jeweils ein Trennventil MV_TVR und MV_TVL eingefügt, welches bei elektrisch gesteuerter Bremsanlage durch Bestromung geschlossen wird. Vor dem Trennventil mißt in zumindest einem der Bremskreise ein Drucksensor 28 den vom Fahrer über die Bremspedalbetätigung aufgebrachten Druck. Bei geschlossenen Trennventilen ist der Hauptbremszylinder hydraulisch vom Druckregelsystem abgetrennt. Im Druckregelsystem sind für jede Radbremse ein Druckmodulator für die Bremsdruckregelung enthalten. Ein Druckmodulator besteht dabei aus je einem Einlaßventil (MV_UVR, MV_UVL, MV_UHR, MV_UHL), je einem Auslaßventil (MV_DVR, MV_DVL, MV_DHR, MV_DHL) und je einem Drucksensor 30, 32, 34 und 36, der den Druck in der zur Radbremse führenden Leitung mißt. In den beiden Vorderradmodulatoren befindet sich je ein Medientrennerkolben 38 und 40 zwischen den Ventilen (Ein- und Auslaßventil) und den Drucksensoren bzw. der Radbremse. Die Druckmodulatoren sind über Ausgleichventile MV_BVA und MV_BHA verbunden, die bei Bestromung voneinander unabhängig gesteuert werden können. Ferner sind Entlastungsventile MV_EVA bzw. MV_EHA für jede Achse vorgesehen, die in unbestromtem Zustand den Druckabbau aus den Raddruckmodulatoren einer Achse erlauben. Sie verbinden die Druckmodulatoren einer Achse mit den zum Vorratsbehälter 10 führenden Rückführleitungen. Im elektrisch gesteuerten Betriebszustand sind diese beiden Ventile permanent bestromt, d. h. geschlossen. Ferner ist jeweils ein Temperaturkompensationsventil MV_TKVL und MV_TKVR für jeden Vorderradmodulator vorgesehen. Diese Ventile sind unbestromt geschlossen und werden zum Druckabbau aus dem Druckmodulator eines Vorderrades durch Bestromung geöffnet, wenn bestimmte Bedingungen, insbesondere eine sehr lange Bremsdauer, vorliegen. Die Temperaturkompensationsventile verbinden die Bremsleitung zur Radbremse mit der Rücklaufleitung. Die Energie für die Bremsdruckmodulation kommt aus einer von einem Elektromotor angetriebenen Einkolben-Hochdruckpumpe 42. Diese ist an einen Hochdruckspeicher 44 angeschlossen, der als Zwi-

schenpuffer dient und dessen Druck durch einen Drucksensor 46 erfaßt wird. Die Druckleitung der Pumpe 42 führt zu den Einlaßventilen der Radbremsen, während die Saugleitung der Pumpe 42 mit dem Vorratsbehälter 10 verbunden ist. Bezüglich Einzelheiten der hydraulischen Schaltung wird auf das in Fig. 1 dargestellte bevorzugte Ausführungsbeispiel verwiesen. Die Entlastungsventile MV_EVx und die Temperaturkompensationsventile MV_TKx entfallen in einem Ausführungsbeispiel.

Die nachfolgend beschriebene erfindungsgemäße Vorgehensweise wird jedoch nicht nur in Verbindung mit einer solchen Hydraulikschaltung vorteilhaft angewendet, sondern überall dort, wo Notbremsbetriebe im Fehlerfall einer elektrisch gesteuerten Bremsanlage eingerichtet werden müssen.

Im Normalbetrieb arbeitet die in Fig. 1 beschriebene Bremsanlage wie folgt. Der Fahrer tritt auf das Bremspedal. Er spürt dabei eine wegbabhängige Gegenkraft. Diese Wegabhängigkeit wird durch die definierte Charakteristik des Pedalwegsensors gebildet. Bei Sensierung eines Bremswunsches über den Pedalwegsensoren, den Bremspedalschalter und/oder den Drucksensoren werden die Trennventile (MV_TVR und MV_TVL) und die Entlastungsventile (MV_EVA und MV_EHA) geschlossen. Im Hauptbremszylinder HBZ baut sich ein Druck auf, der aus der Pedalkraft resultiert. Aus den Signalen des Bremslichtschalters 24, des Wegsensors 26 und/oder des Drucksensors 28 wird der Bremswunsch des Fahrers beispielsweise als Sollverzögerung oder als Sollbremskraft errechnet. Aus diesem Bremswunsch werden die einzelnen Sollradbremsdrücke gebildet. Je nach Fahrzustand und Schlupfbedingung werden diese Drücke modifiziert und über die Raddruckmodulatoren durch Ventilbestromungen eingeregelt. Im geschlossenen Regelkreis werden bei jeder Radbremse die aktuellen Drücke an den Raddrucksensoren für den Soll-Ist-Abgleich herangezogen. Bei unterschiedlichen Soll-Drücken im linken und rechten Rad einer Achse werden die Ausgleichsventile geschlossen und in jeder Radbremse der vorgegebene Soll-Druck durch Ansteuern der Einlaß- und Auslaßventile im Sinne einer Regelung des Ist-Bremsdruckes auf den Soll-Bremsdruck eingeregelt. Zum Druckaufbau an einer Radbremse wird das Einlaßventil so weit bestromt, daß sich der gewünschte Soll-Druck in der Radbremse mit der gewünschten Dynamik ausbildet. Eine Druckabnahme wird entsprechend durch Bestromung des Auslaßventils erreicht, wobei Bremsflüssigkeit in den Vorratsbehälter über die Rücklaufleitung zurückfließt. Die Entlastungsventile kommen im Fehlerfall des Systems zur Wirkung. Wenn während einer Bremsung das elektrische System ausfällt, fallen alle Ventile in ihren unbestromten Zustand zurück. Die Entlastungsventile öffnen dann die Druckmodulatoren zur Rücklaufleitung, so daß kein Bremsdruck eingesperrt werden kann. Ebenso gestatten diese Ventile im Ruhezustand den Volumenausgleich zum Behälter bei Temperaturschwankungen.

Eine Betätigung der Pumpe 42 findet bei aktivem Bremsvorgang und/oder bei einem Absinken des Speicherdrucks im Speicher 44 unter einen vorbestimmten Wert statt. Neben dieser Funktion wird der erfaßte Speicherdruck 46 auch im Rahmen der Regelung ausgewertet, da er im wesentlichen den am Eingang der Einlaßventile liegenden Druck repräsentiert.

Die elektrisch betätigbaren Ventile sowie die Pumpe 42 werden von wenigstens einer elektronischen Steuereinheit angesteuert, die in Fig. 2 skizziert ist. Sie umfaßt dabei wenigstens einen Mikrocomputer 102, eine Eingangsschaltung 104, eine Ausgangsschaltung 106 und ein diese Elemente verbindendes Bussystem 108 zum gegenseitigen Datenaustausch. Der Eingangsschaltung 104 sind die Leitungen 50

und 54 von Bremspedalschalter 24 und Pedalwegsensoren 26 zugeführt. Ferner verbinden Eingangsschaltungen 118 bis 124 die Eingangsschaltung 104 mit den jeder Radbremse zugeordneten Sensoren 30 bis 36. Ferner ist eine Eingangsschaltung 140 vorgesehen, die von der Meßeinrichtung 46 zur Erfassung des Speicherdrucks der Eingangsschaltung 104 zugeführt ist. Weitere Eingangsschaltungen 126 bis 128 verbinden die Eingangsschaltung 104 mit Meßeinrichtungen 130 bis 132 zur Erfassung weiterer Betriebsgrößen der Bremsanlage, des Fahrzeugs und/oder dessen Antriebseinheit. Derartige Betriebsgrößen sind beispielsweise die Radgeschwindigkeiten, gegebenenfalls das von der Antriebseinheit abgegebene Motormoment, Achslasten, der Druck in der Bremsleitung (Sensor 28), etc. An die Ausgangsschaltung 106 sind mehrere Ausgangsschaltungen angeschlossen. Beispielfhaft sind die Ausgangsschaltungen dargestellt, über welche die Ventile der Druckmodulatoren betätigt werden. Über eine weitere Ausgangsschaltung 138 wird die Pumpe 42 angesteuert. Die Steuereinheit 100 steuert die Bremsanlage abhängig von den zugeführten Signalgrößen im oben dargestellten Sinne.

In Fig. 3 ist ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel für Notbremsbetriebe und deren Auswahl bei einer elektrohydraulischen Bremsanlage dargestellt. Das skizzierte Programm läuft bei wenigstens einem erkannten Fehler ab, solange die Fehlerüberwachung aktiv ist, d. h. wenn die elektrische Bremsensteuerung nicht vollständig abgeschaltet ist. Die Fehlerüberwachung selbst, d. h. die Ermittlung der Fehlerart, findet in anderen, hier nicht speziell aufgeführten Programmen statt.

Nach Start des Programms bei wenigstens einem erkannten Fehler wird im ersten Schritt 200 überprüft, ob ein Ausfall der elektrischen Energieversorgung, der hydraulischen Druckversorgung, ein interner Fehler der Steuereinheit oder ein Doppelfehler, d. h. zumindest je ein Fehler an verschiedenen Achsen vorliegt. Der Ausfall der elektrischen Energieversorgung wird z. B. durch Überwachung der Batteriespannung und/oder des Generatorstroms erkannt, der Ausfall der Druckversorgung z. B. durch Überwachung auf Grenzwerte des Speicherdrucks und/oder des Speicherdruckgradienten. Interne Fehler des Steuergeräts werden durch übliche Überwachungen der Komponenten, wie z. B. mittels eines Watchdogs, elektronische Speichertest, Potentialüberprüfungen, etc. festgestellt.

Ist einer dieser Fehler festgestellt worden, werden gemäß Schritt 202 alle Ventile stromlos geschaltet. Die elektrische Steuerung kann unter keinen Umständen mehr aufrechterhalten werden. Im Rahmen dieses Notbremsbetriebs wird der Druckaufbau vom Fahrer durch Muskelkraft ohne Bremskraftunterstützung über den Hauptbremszylinder an der Vorderachse aufgebracht. Die Hinterachse bleibt ungebremsst. Danach wird an den Fahrer eine Warnung ausgegeben (Schritt 204), z. B. über eine Warnlampe, die den Fahrer über den Fehler und/oder den Notbremsbetrieb informiert und das Programm beendet. Da die elektrische Steuerung abgeschaltet ist, bleibt der Notbremsbetrieb zumindest bis zum nächsten Start eines Betriebszyklus erhalten, das Programm wird nicht mehr durchlaufen.

Liegt keiner der in Schritt 200 beschriebenen Fehler vor, wird im Schritt 206 überprüft, ob ein Fehler im Bereich der Fahrerwunscherfassung, z. B. ein Ausfall eines Sensors, ein Fehler des Pedalwegsensors, etc. vorliegt. Diese Fehler, vor allem Sensorausfälle werden z. B. durch Vergleich der Sensorsignalen miteinander und gegebenenfalls mit einem weiteren Sensorsignal festgestellt, oder durch Überprüfen des Signals des jeweiligen Sensors allein auf Grenzwerte.

Wird ein solcher Fehler erkannt, wird nach Schritt 208 ein Notbremsbetrieb eingeleitet, welcher zu einem Stromlos-schalten der Ventile der Vorderachse führt. Dadurch muß der

Druckaufbau an der Vorderachse wie oben vom Fahrer aufgebracht werden. Kann der fehlerhafte Sensor ermittelt werden, wird die Hinterachse weiterhin im elektrisch gesteuerten Betrieb behalten, wobei das fehlerfreie Sensorsignal zur Bildung des Bremswunsches herangezogen wird. Die Rad-
drucksensoren der Vorderachsbremse dienen in diesem Fall zur Überwachung der elektrischen Steuerung, indem deren Signale mit dem Fahrerwunsch verglichen werden. Bei unzulässigen Abweichungen liegt ein Doppelfehler vor, der dann zu einem Notbremsbetrieb nach Schritt 202 führt.

Liegt kein Fehler im Bereich der Fahrerwunschermittlung vor, wird im Schritt 210 überprüft, ob ein Fehler an einer Komponente des Hydraulikaggregats vorliegt. Zu dessen Feststellung sind umfangreiche Fehlerüberprüfungen vorgesehen. So wird z. B. außerhalb einer Bremsung für jedes Rad die Abweichung zwischen gemessenem Bremsdruck und Soll-
druck mit einer zulässigen Abweichung verglichen. Wird ferner eine unzulässige Speicherdruckänderung festgestellt, kann als fehlerhafte Komponente ein stark undichtes bzw. offenes Einlaßventil isoliert werden. Ist keine unzulässige Änderung des Speicherdrucks zu erkennen, wird ein nichtöffnendes Trennventil, ein nichtöffnendes Temperaturkompensationsventil oder eine verstopfte Leitung, im Falle der Hinterachsbremsen durch ein nichtöffnendes Entlastungs- oder Balanceventil bzw. eine verstopfte Leitung erkannt. Bei Vorliegen einer Druckaufbauphase wird bei einer unzulässigen Abweichung des Ist-
drucks vom Soll-
druck und gleichzeitig zu großer Aufbauzeit und unzulässigem Speicherdruckabfall ein undichtes Auslaßventil oder eine Leckage im Bereich der Bremsanlage zwischen dem Speicher und dem Medienbrenner erkannt. Liegt wenigstens eine der beiden letzten Bedingungen nicht vor, wird z. B. von einem nichtöffnenden Einlaßventil ausgegangen. Bei einem Druckabbau wird die Ansteuerzeit T auf Überschreiten einer maximalen Druckabbauansteuerzeit und der Speicherdruckgradient überprüft. Überschreitet die Abbauphase die Maximalzeit und ist der Speicherdruckgradient unzulässig groß, wird ein nicht schließendes Einlaßventil angenommen. Ist eine der Bedingungen nicht erfüllt und weichen Radbremsist-
druck und Radbrems-soll-
druck unzulässig voneinander ab, kommt als Ursache ein nichtöffnendes Auslaßventil, ein hängender Medientrenner und/oder ein nichtöffnendes Temperaturkompensationsventil in Betracht.

Liegt einer dieser Fehler vor, wird gemäß Schritt 212 als Notbremsbetrieb ein sogenannter 3-Rad-EHB-Betrieb eingeleitet, indem das Balanceventil der Vorderachse geschlossen wird, so daß an dem Rad der Vorderachse, an dem der Defekt aufgetreten ist, kein Druck mehr aufgebaut wird. Da eine radindividuelle Regelung an diesem Rad nicht mehr möglich ist, sind radindividuelle Funktionen (z. B. Fahrdynamikregelung) abgeschaltet, die Antiblockierschutzfunktion kann jedoch für die restlichen drei Räder aktiv bleiben. Das stromlos geschlossene Abbauventil des isolierten Rades wird in regelmäßigen zeitlichen Abständen kurz angesteuert, um eine gelöste Bremse zu gewährleisten. Um einen starken Giermomentenaufbau zu vermeiden, ist eine Giermomentenbegrenzung, deren prinzipielle Funktionsweise aus dem Stand der Technik bekannt ist, vorteilhaft.

Wurde keiner der Fehler gemäß Schritt 210 ermittelt, wird im Schritt 214 überprüft, ob ein Raddrucksensor eindeutig defekt ist. Dies kann auf der Basis einer Hardwareüberprüfung erfolgen (z. B. Messen des Innenwiderstands, etc.).

In diesem Fall wird als Notbremsbetrieb gemäß Schritt 216 eine Regelung einer Achse im Rahmen eines Druckregelkreises eingeleitet. Dazu wird das Balanceventil der Achse des Rades, an dem der Fehler aufgetreten ist, geöffnet, und in beiden Radbremsen dieser Achse der Druck nach Maßgabe des Sollwerts und des Istwertes des Rades gere-

gelt, dem der korrekt arbeitende Raddrucksensor zugeordnet ist. Radindividuelle Funktionen sind auch hier abzuschalten, wobei gegebenenfalls die ABS-Funktion für die andere, vom Notbremsbetrieb nicht betroffene Achse weiter aktiv sein kann.

Liegt auch der in Schritt 214 überprüfte Fehler nicht vor, wird wie nach den Schritten 202, 208, 212, 216, der Fahrer gewarnt, allerdings ohne Einschränkung oder nur Komforteinschränkungen wie z. B. ein härteres oder weicheres Pedal. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn aufgrund der Änderung des Speicherdrucks beim Druckaufbau in den Rädern Luft in einer oder mehreren Radzangen festgestellt wurde.

In einer vorteilhaften Ausführung wird als Notbremsbetrieb eine Bremsung über Muskelkraftbetrieb an einem Rad und elektrischer Regelung an den restlichen drei Rädern vorgenommen. Dies vor allem dann, wenn sich ein Medientrenner nicht bewegen läßt. Das Rad, dem dieser Medientrenner zugeordnet ist, wird vom Fahrer über den Hauptzylinder bedient, die restlichen drei Räder werden nach wie vor im elektrohydraulischen Betrieb geregelt.

Die geschilderten Notbremsbetriebe werden auch in Verbindung mit Fehlererkennungsmaßnahmen angewendet, die sich von den vorstehend dargestellten unterscheiden.

Wesentlich ist, daß bei einem schwerwiegenden Fehler wie ein Ausfall der elektrischen Energieversorgung, der Druckversorgung oder ein elektrischer Fehler der die Bremsen steuernden Steuereinheit die die Radbremsdrücke steuernde Ventilanordnungen stromlos geschaltet werden, daß bei einem Fehler in der Bremswunscherfassung nur die der Vorderachse zugeordneten Ventilanordnungen stromlos geschaltet werden, daß bei einem Fehler, der die Fähigkeit zum Druckaufbau oder Druckabbau an nur einem Rad betrifft (z. B. Fehler einer Ventilanordnung), eine elektrische Steuerung an nur drei Radbremsen vorgenommen wird und daß bei einem Fehler, der nur ein Rad einer Achse betrifft, ohne die Fähigkeit des Druckauf- und -abbaus an diesem Rad zu beeinträchtigen (z. B. ein Drucksensorfehler), eine gemeinsame Regelung einer Achse im Rahmen eines Druckregelkreises stattfindet.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Steuerung einer Bremsanlage eines Kraftfahrzeugs, bei welchem ein Bremswunsch in Sollradbremsdrücke für die einzelnen Radbremsen umgesetzt wird und der Radbremsdruck unter Berücksichtigung des gemessenen Radbremsdrucks auf den Sollradbremsdruck eingeregelt wird, wobei abhängig von der Fehlerart verschiedene Notbremsbetriebe eingeleitet werden, **dadurch gekennzeichnet**, daß bei einem schwerwiegenden Fehler wie ein Ausfall der elektrischen Energieversorgung, der Druckversorgung oder ein elektrischer Fehler der die Bremsen steuernden Steuereinheit die die Radbremsdrücke steuernde Ventilanordnungen stromlos geschaltet werden, bei einem Fehler in der Bremswunscherfassung nur die der Vorderachse zugeordneten Ventilanordnungen stromlos geschaltet werden, bei einem Fehler, der die Fähigkeit zum Druckaufbau oder Druckabbau an nur einem Rad betrifft, eine elektrische Steuerung an nur drei Radbremsen vorgenommen wird und bei einem Fehler, der nur ein Rad einer Achse betrifft, ohne die Fähigkeit des Druckauf- und -abbaus an diesem Rad zu beeinträchtigen, eine gemeinsame Regelung einer Achse im Rahmen eines Druckregelkreises stattfindet.

2. Verfahren nach Anspruch 1, daß als Notbremsbetrieb eine Bremsung über Muskelkraftbetrieb an einem Rad und elektrischer Regelung an den restlichen drei

Rädern vorgenommen wird.

3. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Fehler, der nur ein Rad einer Achse betrifft, ein Fehler im Bereich der Ventilanordnung des Hydraulikaggregats ist. 5

4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Fehler, der nur ein Rad einer Achse betrifft, ohne die Fähigkeit des Druckauf- und -abbaus zu beeinträchtigen, ein Drucksensorfehler ist. 10

5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß bei einem Notbremsbetrieb mit einem Druckregelkreis für eine Achse das der Achse zugeordnete Balanceventil geöffnet ist.

6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß bei einem Notbremsbetrieb mit drei elektrisch geregelten Rädern radindividuelle Funktionen der betroffenen Achse abgeschaltet werden, während zumindest die ABS-Funktion an der anderen Achse erhalten bleibt. 15 20

7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Hinterachse ungebremst ist, wenn alle Ventilanordnungen stromlos sind.

8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Hinterachsbremsen elektrisch geregelt werden, wenn nur die Ventilanordnungen der Vorderachsbremsen stromlos sind. 25

9. Vorrichtung zur Steuerung einer Bremsanlage eines Kraftfahrzeugs, mit einer Steuereinheit, welche einen Bremswunsch in Sollradbremsdrücke für die einzelnen Radbremsen umsetzt und die den Radbremsdruck unter Berücksichtigung des gemessenen Radbremsdrucks auf den Sollradbremsdruck einregelt, die abhängig von der Fehlerart verschiedene Notbremsbetriebe einleitet, 30 35 dadurch gekennzeichnet, daß die Steuereinheit Mittel enthält, die bei einem schwerwiegenden Fehler wie ein Ausfall der elektrischen Energieversorgung, der Druckversorgung oder ein elektrischer Fehler des Steuergeräts der Bremsanlage die die Radbremsdrücke steuernde Ventilanordnungen stromlos schalten, die bei einem Fehler in der Bremswunscherfassung nur die der Vorderachse zugeordneten Ventilanordnungen stromlos schalten, die bei einem Fehler, der die Fähigkeit zum Druckaufbau oder Druckabbau an nur einem Rad 40 45 betrifft, eine elektrische Steuerung an nur drei Radbremsen vornehmen und bei einem Fehler, der die Fähigkeit zum Druckaufbau oder Druckabbau an nur ein Rad einer Achse betrifft, ohne die Fähigkeit des Druckauf- und -abbaus an diesem Rad zu beeinträchtigen, 50 eine gemeinsame Regelung einer Achse im Rahmen eines Druckregelkreises durchführen.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

55

60

65

Fig. 1

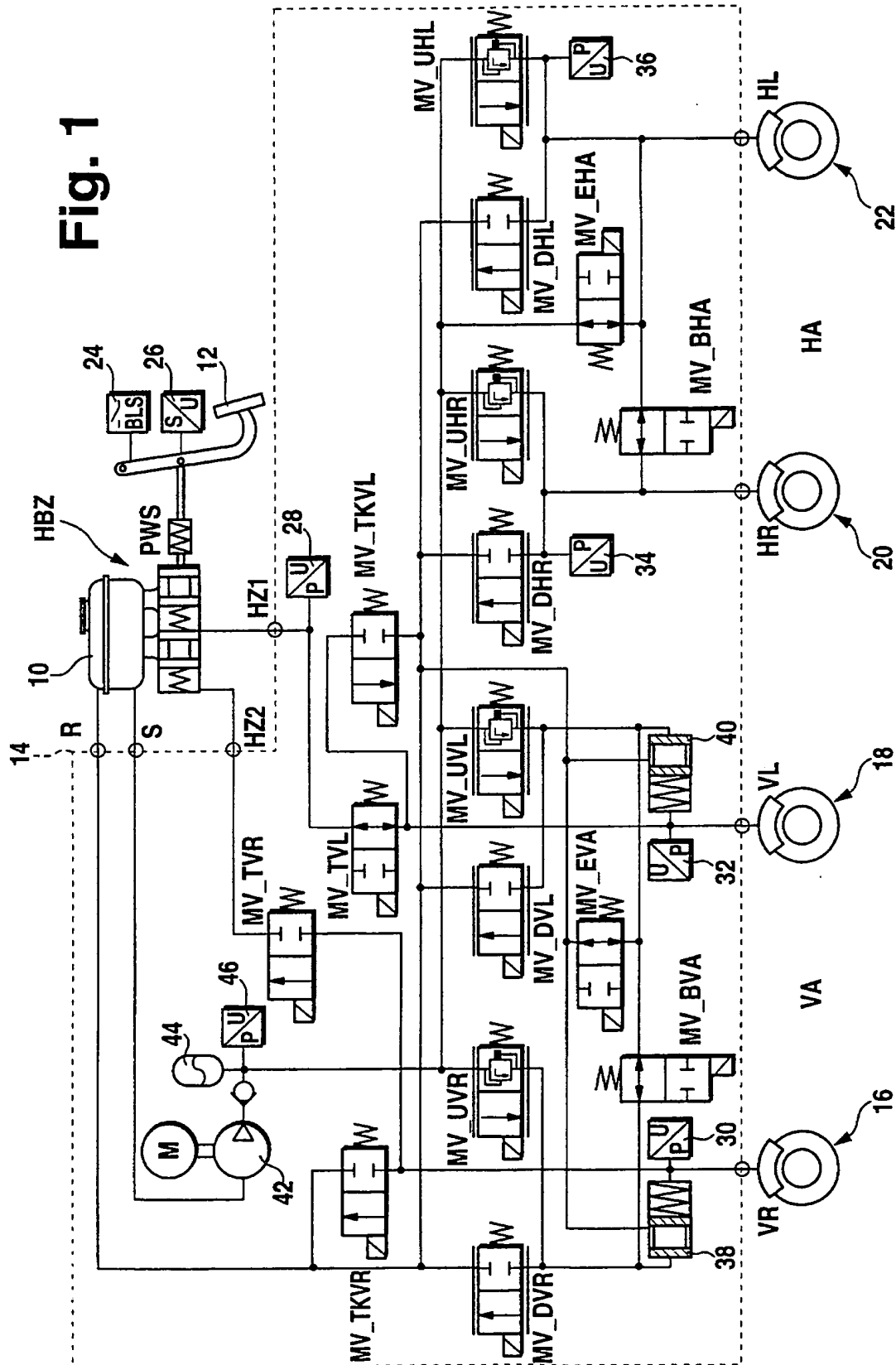


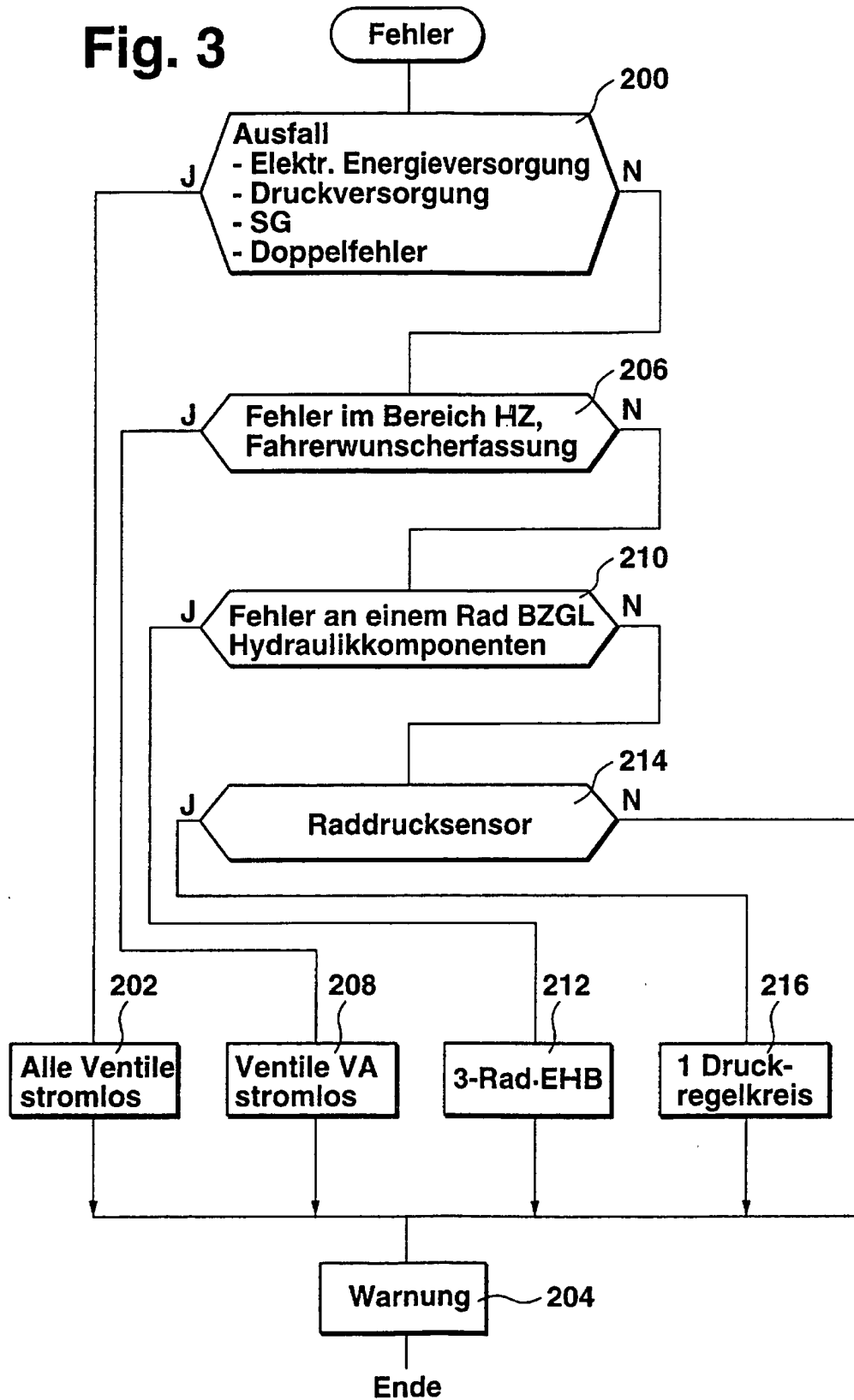
Fig. 3

Fig. 2

